

Ylinopeus ei ole syynä yhteenkään liikenneonnettomuuteen. Siitä huolimatta liikenneturvallisuudesta vastaavat jaksavat todistella ylinopeutta syyksi liikenneturmiin. Sillä tasolla kirjoituspöytävirkamiehet ja takapenkin neuvojat laativat meille liikenneturvallisuuksiohjelmaa.

Ylinopeus on tekninen termi, joka tarkoittaa vain, että ajonopeus on ylittänyt määrätyn nopeusrajoituksen. Onnettomuudet sen sijaan johtuvat ajoneuvon hallinnan menetyksestä. Sitä sattuu sekä nopeusrajoituksen alittavissa että ylittävissä nopeuksissa.

Tätä eroa meille liikenneturvallisuuksiohjelmaa ja -määräyksiä laativat eivät näe. He ovat urautuneet vanhoihin, saarnaavat ylinopeushysteriaa ja ihmettelevät miksi Suomi luisuu yhä kauemmaksi liikenneturvallisuuksien kärkimaista ja asetetuista tavoitteista.

Jos turman syyn ei saisi kuitata ylinopeudella, olisikin haettava todelliset syyt ajohallinnan menetykseen. Paljastuisi aivan uusi maailma erilaisia syitä, jotka syyllistäisivät paljon suurempia tekijöitä: tierakenteista vastaavia, lääkäreitä ja terveydenhuoltoa, liikennevalvontaa, asennekasvatusta ja autokoulujen opetussisältöjä ja -taitoa, jne. Todelliseksi syyksi paljastuisi helposti vaikkapa teräväreunaisen kuopan tai kadun poikki kaivetun uran vaurioittamat ohjauksikulmat, jotka ehkä paljonkin myöhemmin yllättävästi riistivät ajokin kuljettajan hallinnasta.

Liikenneturva sotkee lisää ylinopeushysteriaa toimitusjohtajansa Anna-Liisa Tarvaisen johdolla oikein tutkimuksen varjolla. Siinä 95 % autoilijoista myöntää ajavansa ylinopeutta eikä yli puolet pidä sitä kaahailuna. Silti puolet ylinopeutta ajavista pitäisi kohtuullisena laskea nopeusrajoituksia entisestään, lisätä kameravalvontaa ja koventaa ylinopeudesta itselleen määrättävää rangaistusta. Joka kolmas haluaisi lisäksi alentaa poliisin puuttumiskynnystä ylinopeuteen. On siinä meillä masokisteja! Eihän moiseen kukaan usko. Eikä missään muussa EU-maassa tuijotetakaan yhtä sokeasti ylinopeuteen liikenneturvallisuuksien ratkaisevana tekijänä, ei edes Ruotsissa. Eikä sanaakaan siitä, että ylinopeus johtuu turhautumisesta väärin asetettuun nopeusrajoitukseen. Ilmankos Suomi luisuu.

Kolmannes liikennekuolemista on rattijuoppojen syytä. Se on kauheaa. Sen torjunnassa neuvot loppuvat, mutta se kelpaa Suomessa myös väsymisen mitaksi. 20 tunnin valveilla olo tekee kuljettajasta yhden promillen ”rattijuopon”, Liikenneturva paasaa. Edeltäneestä valvetilasta, henkilökohtaisista unitottumuksista ja vireysasteesta ei sanota mitään, syyllistetään vain. Samalla mitalla voisi väittää, että korkea verenpaine, kova stressi, avioero, huoltajuuskiista – keksi lisää – vastaa yhden promillen humalaa. Siitähän Liikenneturvalle elämänlankaa!

Nuorten liikenneasenteet ja -onnettomuudet ovat Suomessa rattijuoppojen tasoa. EU:ssa vain Kreikka, Romania, Puola ja Unkari ovat vielä huonompia. Sen edessä Liikenneturva, Trafi, kirjoituspöytävirkamiehet ja takapenkin neuvojat ovat yhtä avuttomia kuin Suomen luisumisessa yhä kauemmaksi liikenneturvallisuuksien kärkimaista. Yksi avuttomimpia lääkkeitä on määrännyt Trafian pääjohtaja Kari Wihlman. Hän peräänkuuluttaa piittaamattomuuden sijaan piittaamista, muuten asetettuja turvallisuustavoitteita ei saavuteta. Hän jättää viisaasti sanomatta, miten piittaamista lisättäisiin, koska sitä hänkään ei tiedä. Saatatko sen ylimmällä suulla avuttomammin sanoa!

Suomen liikenneturvallisuuden rapautumiseen ja luisumiseen kauas kärkimaista on selviä syitä, mutta myös toimivia lääkkeitä. Niihin palataan vielä. Turha on syyttää suomalaisia autoilijoita. Kirjoituspöytävirkamiehet ja takapenkin neuvojat menkööt peilin eteen. Siinä syy!